

平成25年度

鉄 道 局 関 係
予 算 概 算 要 求 概 要

平成24年9月

国土交通省鉄道局

目 次

平成25年度鉄道局関係予算概算要求事業費・国費総括表	1
平成25年度鉄道局関係予算概算要求における主要施策	3
I 東日本大震災からの復興の推進等	
被災した鉄道の復興支援等	5
II 防災・減災対策の推進と安全・安心の確保	
1. 鉄道施設の耐震化等の防災対策の推進	
(1) 鉄道施設の耐震対策の強化	6
(2) 鉄道施設の防災対策	8
2. 鉄道の安全対策の強化	9
(老朽化対策、踏切事故対策、ホームドア整備・開発)	
III 持続可能で活力ある国土・地域の形成	
III-1 国際競争力強化に向けた活力ある国土・都市・地域の形成	
1. 高速鉄道ネットワークの整備	
(1) 整備新幹線の整備の推進等	12
(2) 中央新幹線に関する調査等	15
(3) 幹線鉄道的高速化・利便性向上に向けた調査	15
2. 都心-空港・郊外直結鉄道の推進	16
3. 都市鉄道ネットワークの利便性の向上	
(1) 都市鉄道ネットワークの改善	17
(2) 大規模な輸送障害への対策の推進	21
(3) 鉄道駅の総合的な改善	22
III-2 持続可能な社会の実現	
1. 地域鉄道の活性化と安全の確保	
(1) 地域鉄道の安全な輸送の維持	23
(2) 地域鉄道の利便性の向上（コミュニティ・レール化）	24
2. 鉄道分野における省電力化・低炭素化の取り組み	25
(1) エコレールラインプロジェクトの推進	
(2) 蓄電池電車の開発	
3. 鉄道におけるバリアフリー化の推進	26
III-3 世界における日本のプレゼンスの強化	
鉄道システム・技術の海外展開	27

平成25年度鉄道局関係予算概算要求事業費・国費総括表

区 分	事 業 費				平成25年度 (C)
	平成25年度 (A)	前年度 予 算 額 (B)	倍 率 (A/B)	東日本大 震災復興 特別会計	
【公共事業関係費】					
[新幹線]					
1. 整備新幹線整備事業費補助	266,000	309,500	0.86	0	70,600
[都市・幹線鉄道]					
2. 都市鉄道利便増進事業費補助	73,829	66,284	1.11	0	25,508
3. 都市鉄道整備事業費補助 地下高速鉄道	18,423	14,700	1.25	0	6,141
4. 幹線鉄道等活性化事業費補助	38,667	44,095	0.88	0	15,067
5. 鉄道駅総合改善事業費補助	10,609	5,160	2.06	0	1,548
6. 鉄道防災事業費補助	2,590	1,366	1.90	0	558
7. 鉄道施設総合安全対策事業費補助	3,290	713	4.62	0	2,111
	250	250	1.00	0	83
小 計	339,829	375,784	0.90	0	96,108
【その他事項経費】					
1. 鉄道技術開発費補助金	1,731	1,744	0.99	0	669
・超電導技術高度化等	947	1,068	0.89	0	277
・一般鉄道	784	676	1.16	0	392
2. 整備新幹線建設推進高度化等事業費補助金	5,055	7,020	0.72	0	5,055
・未着工区間における設計施工法等調査等	555	833	0.67	0	555
・軌間可変電車(フリーゲージトレイン)の技術開発	4,500	6,187	0.73	0	4,500
3. 鉄道施設安全対策事業費等補助金	15,734	1,446	10.88	4,127	5,222
・災害復旧	272	272	1.00	1,800	68
・鉄道施設の耐震対策	15,462	1,174	13.17	2,327	5,154
4. 踏切保安設備整備費補助金	262	272	0.96	0	107
5. 新線調査費等補助金	-	-	-	-	250
6. 戦傷病者等無賃乗車船等負担金	-	-	-	-	59
7. 譲渡線建設費等利子補給金	-	-	-	-	202
8. 鉄道整備等基礎調査委託費	-	-	-	-	135
9. 鉄道防災対策調査委託費	-	-	-	-	0
10. 経済協力調査委託費	-	-	-	-	60
小 計	22,782	10,482	2.17	4,127	11,760
合 計	362,611	386,266	0.94	4,127	107,868
〈 関連事項 〉					
地域公共交通確保維持改善事業					31,078

(注) 「重点要求額」は、「日本再生戦略」に関連する施策についての要求額であり、「東日本大震災復興特別会計」は、「東日本大震災からの復旧・復興に係る経費」の要求額である。

また、鉄道施設安全対策事業費等補助金の災害復旧 国費 900百万円、〈関連事項〉地域公共交通確保維持改善事業 国費 2,980百万円は、復興庁要求分である。

(注) 【その他事項経費】の小計は、旅費、庁費類の一般事務費等を含んでいない。

(注) 端数処理により計は、一致しない場合がある。

(単位：百万円)

国		費			備考									
うち 概算要求枠	うち 重点要求額	前年度 予算額 (D)	倍率 (C/D)	東日本大 震災復興 特別会計										
70,600	0	70,600	1.00	0	[平成25年度鉄道局関係財政投融资計画等総括表] 機関名：鉄道建設・運輸施設整備支援機構(建設勘定) <table border="1" style="margin-top: 10px;"> <thead> <tr> <th>25年度の概要</th> <th>25年度 要求額</th> <th>前年度 予算額</th> </tr> <tr> <td></td> <th>億円</th> <th>億円</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>民鉄線の建設及び大改良 財政融資資金借入金 (融資比率：建設40%、 借換100%)</td> <td>377</td> <td>379</td> </tr> </tbody> </table>	25年度の概要	25年度 要求額	前年度 予算額		億円	億円	民鉄線の建設及び大改良 財政融資資金借入金 (融資比率：建設40%、 借換100%)	377	379
25年度の概要	25年度 要求額	前年度 予算額												
	億円	億円												
民鉄線の建設及び大改良 財政融資資金借入金 (融資比率：建設40%、 借換100%)	377	379												
17,381	8,127	23,080	1.11	0										
6,141	0	4,900	1.25	0										
9,051	6,016	16,436	0.92	0										
1,548	0	950	1.63	0										
558	0	300	1.86	0										
0	2,111	411	5.14	0										
83	0	83	1.00	0										
87,981	8,127	93,680	1.03	0										
277	392	646	1.04	0										
277	0	308	0.90	0										
0	392	338	1.16	0										
555	4,500	7,020	0.72	0										
555	0	833	0.67	0										
0	4,500	6,187	0.73	0										
68	5,154	459	11.37	1,676										
68	0	68	1.00	900										
0	5,154	391	13.17	776										
107	0	107	1.00	0										
250	0	56	4.47	0										
59	0	77	0.77	0										
202	0	202	1.00	0										
135	0	50	2.70	0										
0	0	0	-	30										
60	0	58	1.03	0										
1,714	10,046	8,675	1.36	1,706										
89,695	18,173	102,355	1.05	1,706										
31,078	0	30,578	1.02	2,980										

平成25年度鉄道局関係予算概算要求の概要（主要施策別）

区 分	平成25年度要求額		事業概要等
	事業費	国 費	
I 東日本大震災からの復興の推進等	(百万円)	(百万円)	
被災した鉄道の復興支援等			
① 三陸鉄道の災害復旧	1,800	900	(復興庁要求)
② その他の鉄道の災害復旧	272	68	
II 防災・減災対策の推進と安全・安心の確保			
1. 鉄道施設の耐震化等の防災対策の推進			
(1) 鉄道施設の耐震対策の強化 (鉄道施設安全対策事業費等補助金) (都市鉄道整備事業費補助(地下鉄)) (鉄道防災対策調査委託費)	22,095 (17,789) (4,306) -	7,015 (5,930) (1,085) 30	・首都直下地震・南海トラフ地震などの大規模地震災害に備え、主要な鉄道駅や高架橋等の耐震対策を推進 ・高架下利用のある駅等の耐震補強促進方策の検討調査
(2) 鉄道施設の防災対策			
① 青函トンネル改修	2,845	1,896	・青函トンネルの機能保全を図るための施設の改修
② 海岸等保全、落石・なだれ等対策	445	215	
2. 鉄道の安全対策の強化			
① 鉄道インフラの老朽化対策	250	83	・地域鉄道の橋りょうやトンネルなどの老朽化対策
② 事故防止等のための踏切保安設備の緊急的整備	262	107	
③ 旅客の安全性向上に資するホームドアの整備及び技術開発 ・ホームドアの整備 (都市鉄道整備事業費補助(地下鉄)) (地域公共交通確保維持改善事業)	4,774 -	1,203 -	・鉄道における安全性や安定性の更なる向上を図るため、駅のホームからの転落事故等の防止に効果の高いホームドアの整備を推進
・ホームドアの技術開発	784の内数	392の内数	・車両扉位置の相違やコスト低減等の課題に対応可能な新たなホームドアの技術開発
III 持続可能で活力ある国土・地域の形成			
III-1 国際競争力強化に向けた活力ある国土・都市・地域の形成			
1. 高速鉄道ネットワークの整備			
(1) 整備新幹線の整備の推進等			
① 整備新幹線の着実な整備	266,000	70,600	
② 整備新幹線建設推進高度化	5,055	5,055	・未着工区間における設計施工法等調査や軌間可変電車(フリーゲージトレイン)の技術開発調査
③ 北陸新幹線の開業に合わせた交通結節点機能の強化	10,609の内数	1,548の内数	・北陸新幹線の新規開業に合わせて、地域の鉄道の新幹線乗継駅の新設等を支援し、交通結節点機能の強化を図る
(2) 中央新幹線に関する調査等			
① 中央新幹線に関する調査	-	250の内数	
② 超電導技術高度化等	947	277	・超電導技術を活用した更なるコスト低減や省エネルギーに有効な超電導ケーブルの技術開発等

区 分	平成25年度要求額		事業概要等
	事業費	国 費	
	(百万円)	(百万円)	
(3) 幹線鉄道の高速化・利便性向上に向けた調査	-	135の内数	
2. 都心-空港・郊外直結鉄道の推進	-	250の内数	・都心と郊外・国際空港とを直結する「都心-空港・郊外直結鉄道(都心直結線)」プロジェクトの検討を進める
3. 都市鉄道ネットワークの利便性の向上			
(1) 都市鉄道ネットワークの改善			
① 既存の都市鉄道網を活用した相互直通化	18,423	6,141	・連絡線等の整備
② 地下高速鉄道ネットワークの充実	38,667の内数	15,067の内数	・地下鉄の新線建設等
③ 貨物鉄道の旅客線化	10,609の内数	1,548の内数	
④ 次期答申に向けた東京圏における望ましい都市鉄道のあり方に関する調査等	-	135の内数	
(2) 大規模な輸送障害への対策の推進	38,667の内数	15,067の内数	・相互直通運転箇所における平面交差の立体交差化工事等
(3) 鉄道駅の総合的な改善	2,590	558	・まちづくりと一体となった駅の総合的な改善や駅空間の高度化
Ⅲ-2 持続可能な社会の実現			
1. 地域鉄道の活性化と安全の確保			
(1) 地域鉄道の安全な輸送の維持	-	-	・安全な輸送の維持のために必要な設備の整備等に対する支援を地域公共交通確保維持改善事業において実施
(2) 地域鉄道の利便性の向上(コミュニティ・レール化)	10,609の内数	1,548の内数	・利用促進を図るべく、利便性向上のための施設整備を支援
2. 鉄道分野における省電力化・低炭素化の取り組み			
(1) エコレールラインプロジェクトの推進	-	-	・鉄道施設に対する再生可能エネルギーの導入や、省エネ設備の導入等について計画的に取り組む鉄道事業者を支援(環境省との連携事業)
(2) 蓄電池電車の開発	784の内数	392の内数	・鉄道における環境性能の更なる向上を図るため、節電・省エネ効果が期待される蓄電池電車の技術開発
3. 鉄道におけるバリアフリー化の推進			
(地域公共交通確保維持改善事業)	-	-	・駅のバリアフリー化、コミュニティ・ステーション化の推進に係る施策を地域公共交通確保維持改善事業において実施
(都市鉄道整備事業費補助(地下鉄))	38,667の内数	15,067の内数	
Ⅲ-3 世界における日本のプレゼンスの強化			
鉄道システム・技術の海外展開	-	1,360の内数	・官民連携のもとで我が国鉄道システムの海外展開を推進
Ⅳ. その他			
1 戦傷病者等無賃乗車船等負担金	-	59	
2 譲渡線建設費等利子補給金	-	202	
3 新線調査費等補助金	-	250	
4 鉄道整備等基礎調査委託費	-	135	

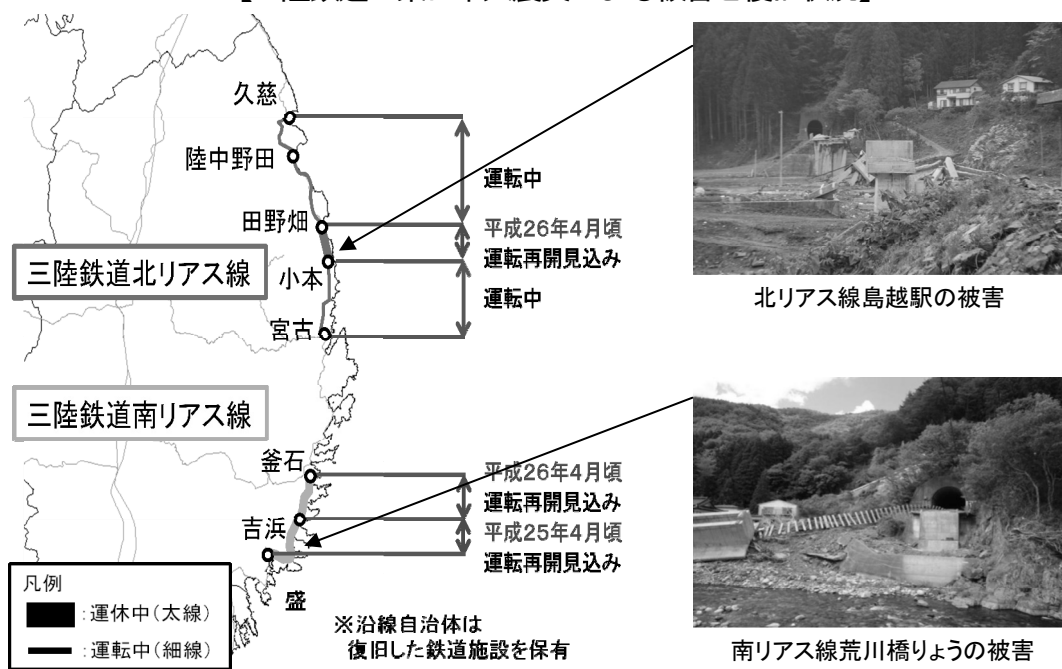
I 東日本大震災からの復興の推進等

被災した鉄道の復興支援等

被災者の暮らしを支える基盤となる公共交通について、被災状況・復興状況や地形等の地域の特性に応じ鉄道の復旧を支援する。

- ① 三陸鉄道の災害復旧 [事業費：1,800 百万円、国費：900 百万円（復興庁要求）]
 (鉄道施設災害復旧費補助金)

【三陸鉄道 東日本大震災による被害と復旧状況】



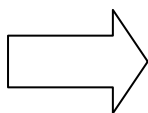
北リアス線島越駅の被害



南リアス線荒川橋りょうの被害



レールの復旧 (H24.2.1より敷設開始)
 (北リアス線：田野畑～陸中野田間)

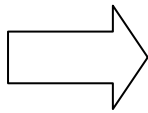


H24.4.1 運行再開
 (北リアス線：田野畑～陸中野田間)

- ② その他の鉄道の災害復旧 [事業費：272 百万円、国費：68 百万円]
 (鉄道施設安全対策事業費等補助金)

経営の厳しい鉄軌道事業者が大規模災害を受けた場合、速やかな災害復旧を実施して運輸の安定及び民生の安全を確保する。

【平成23年度 三岐鉄道の災害復旧の例】



Ⅱ 防災・減災対策の推進と安全・安心の確保

1. 鉄道施設の耐震化等の防災対策の推進

- (1) 鉄道施設の耐震対策の強化 [事業費：22,095 百万円、国費：7,015 百万円]
(鉄道施設安全対策事業費等補助金、都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道))
[国費：30 百万円]
(鉄道防災対策調査委託費)

防災・減災対策の強化が喫緊の課題となっている首都直下地震・南海トラフ地震など大規模地震災害に備えて、より多くの鉄道利用者の安全を確保する観点から、主要駅や高架橋等の鉄道施設の耐震対策をより一層推進する。
また、高架下利用のある駅等の耐震補強を促進する方策を検討する。

阪神・淡路大震災での被害



高架の倒壊とともに崩落した駅
(阪急電鉄 伊丹駅)



柱が折れ倒壊した高架橋
(山陽新幹線)

耐震補強の例



鉄骨ブレース設置による
橋上駅の耐震補強



高架橋の柱に鋼板を巻いた
耐震補強

現行対策

①駅の耐震対策

平成17年の「防災基本計画」の改訂を踏まえ、不特定多数の者が利用する主要ターミナル駅の耐震対策を推進。＜高架駅は補助制度で支援＞

区分	対象	耐震化率
新幹線	全線区	100%
在来線 (民鉄含む)	1日1万人以上かつ複数路線との接続駅	約89%

②路線の耐震対策

平成7年の阪神・淡路大震災における高架橋の倒壊等の甚大な被害を踏まえ、高架橋等の耐震対策*を推進。

※高架橋・地下トンネルの柱の耐震補強、橋りょうの落橋防止

区分	対象	耐震化率
新幹線	全線区	概ね100%
在来線 (民鉄含む)	仙台地区、東京圏、東海圏、近畿・山陽圏のピーク時1時間あたり10本以上の線区	約96%

平成23年度末現在



課題

- ・主要駅等の迅速な耐震化が必要
- ・店舗等の高架下利用者との調整が耐震化促進の阻害要因となっている
- ・さらにより多くの鉄道利用者の安全を確保する観点から対策の強化が必要



施策内容

①現行対策に期限を設定

駅	平成27年度末に設定済み	→ 補助による支援を継続要求(高架駅)
路線	平成29年度末に新たに設定	

②新規対策として、利用者の多い駅や路線を対象として耐震対策を強化

駅	乗降客1日1万人以上	※首都直下地震・南海トラフ地震で震度6強が想定される地域等が対象 ※施設の倒壊が緊急輸送道路等に影響を及ぼす 箇所は輸送量に関わらず対象
路線	片道断面輸送量1日1万人以上	

このうち、早期復旧等の観点から優先的に取り組むものとして各事業者が策定する実施計画(5カ年計画)に位置づけられる箇所について、補助・税制優遇による支援を要求

③高架下利用のある駅等の耐震補強促進方策の検討 調査費を要求

(2) 鉄道施設の防災対策

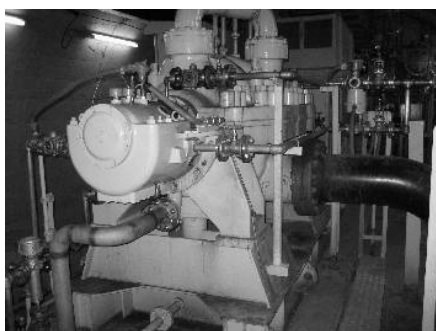
① 青函トンネルの改修

[事業費：2,845百万円、国費：1,896百万円]

(鉄道防災事業費補助)

平常時のみならず、大規模地震等の災害発生時に人流・物流のリダンダンシーを確保する観点から、青函トンネルの機能保全を図るための施設の改修事業を推進する。

平成25年度は、排水ポンプ、変電所制御システム、列車集中制御装置、防災情報制御監視システム等の改修を行う。



【排水ポンプの一例】



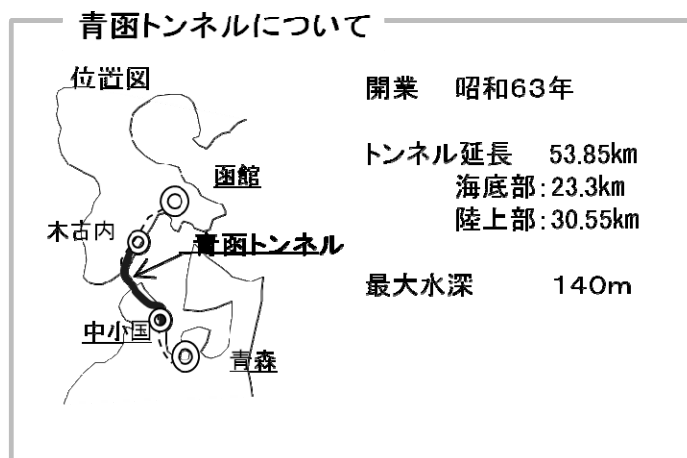
【変電所制御システムの一例】



【列車集中制御装置の一例】



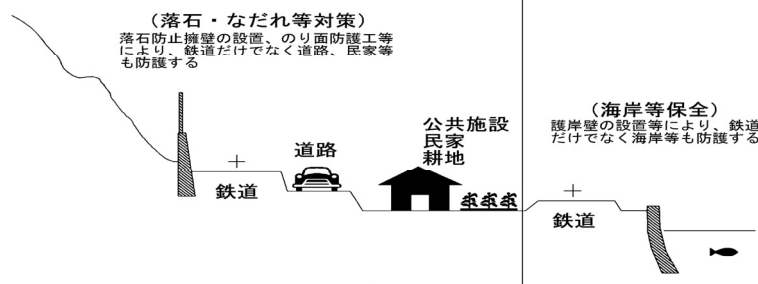
【防災情報制御監視システムの一例】



② 海岸等保全、落石・なだれ等対策 [事業費：445 百万円、国費：215 百万円]
 (鉄道防災事業費補助)

旅客会社等が行う海岸等保全、落石・なだれ等対策などのための施設の整備のうち、一般住民、道路、耕地等の保全保護にも資する事業を推進する。

落石・なだれ等対策 海岸等保全



【鉄道防災事業の概念図】



【落石防止擁壁の一例】



【護岸壁の一例】

2. 鉄道の安全対策の強化

① 鉄道インフラの老朽化対策 [事業費：250 百万円、国費：83 百万円]
 (鉄道施設総合安全対策事業費補助)

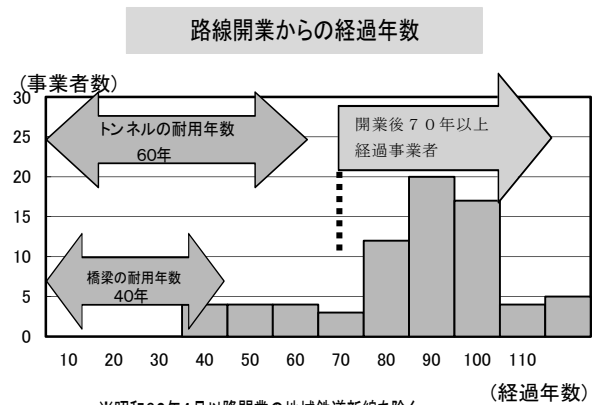
開業後70年以上を経過した鉄道事業者が多数存在し、橋りょうやトンネルなど規模が大きい施設については、適切な改良が進んでいないことが懸念されていることから、地域鉄道の老朽化対策のための改良・補修事業に対し、整備の促進を図る。



【橋りょうの場合】



【トンネルの場合】



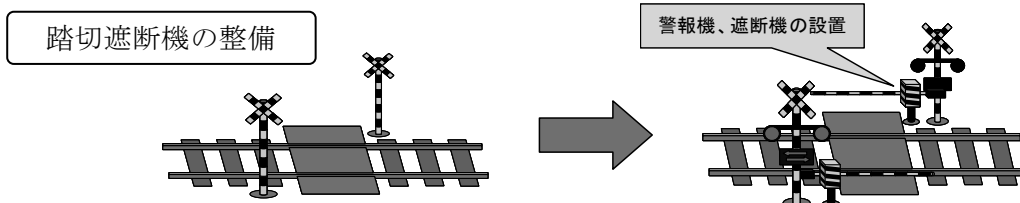
※昭和62年4月以降開業の地域鉄道新線を除く

② 事故防止等のための踏切保安設備の緊急的整備

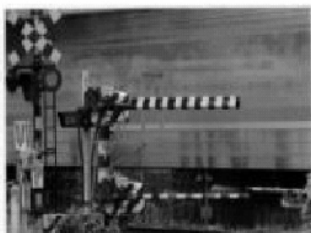
○踏切道の改良

[事業費：262百万円、国費：107百万円]
(踏切保安設備整備費補助金)

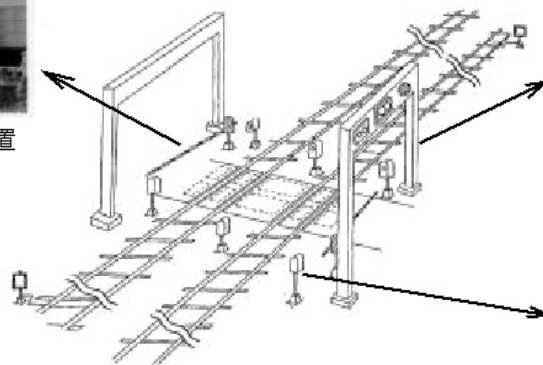
踏切道における事故防止と交通の円滑化を図るため、立体交差化や統廃合により除却できない踏切道について、踏切道改良促進法に基づき踏切遮断機や警報機等の踏切保安設備を緊急的に整備する。



第1種踏切（遮断機のある踏切）において、自動車の直前横断や立ち往生等による事故を防止するため、高規格化保安設備（大型遮断装置、二段型遮断装置、オーバーハング型警報装置、障害物検知装置）を整備



大型遮断装置+二段型遮断装置



オーバーハング型警報装置



障害物検知装置

③ 旅客の安全性向上に資するホームドアの整備及び技術開発

・ホームドアの整備

[事業費：4,774 百万円、国費：1,203 百万円] (都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道))
[国費：31,078 百万円 の内数] (地域公共交通確保維持改善事業)

鉄道における安全性や安定性の更なる向上を図るため、駅のホームからの転落事故等の防止に効果の高いホームドアの整備について、「ホームドアの整備促進等に関する検討会」の中間とりまとめ等を踏まえ、積極的に推進する。

【ホームドアの整備例】



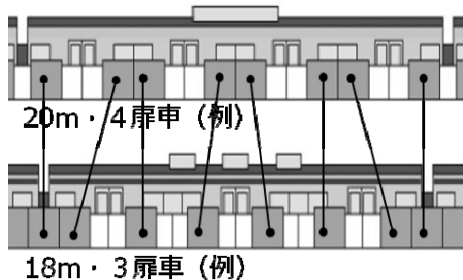
・ホームドアの技術開発

[事業費：784 百万円の内数、国費：392 百万円の内数]
(鉄道技術開発費補助金)

車両扉位置の相違やコスト低減等の課題に対応可能な新たなホームドアの技術開発を行う。

【戸袋移動型ホームドア】

車両の扉位置に対応して戸袋が移動することにより、複数の扉位置や、車両の停止位置のかなりのズレに対応可能。



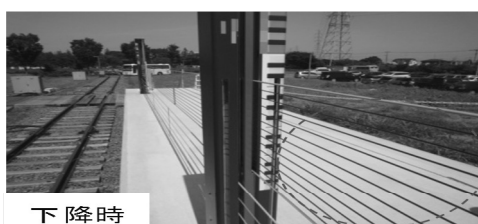
【昇降式ホームドア】

従来のホームドア部分を昇降するバーやロープとすることで、ホームドアの軽量化を図り、設置コストの低減を図る。

・昇降バー式ホームドア



・昇降ロープ式ホームドア



Ⅲ 持続可能で活力ある国土・地域の形成

Ⅲ－1 国際競争力強化に向けた活力ある国土・都市・地域の形成

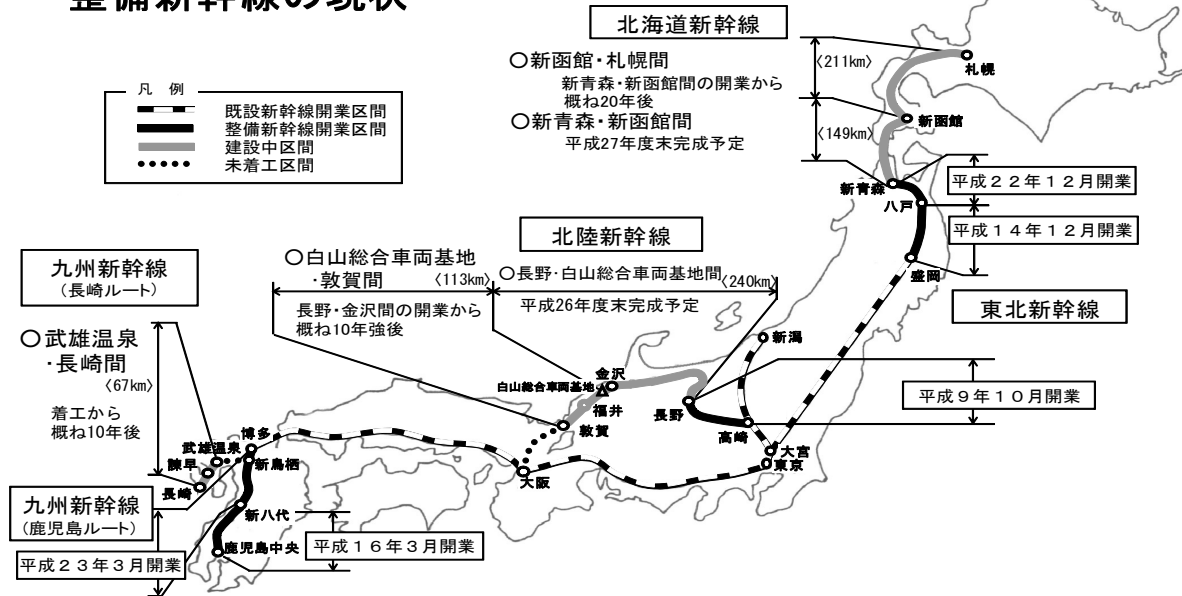
1. 高速鉄道ネットワークの整備

(1) 整備新幹線の整備の推進等

① 整備新幹線の着実な整備 [事業費：266,000百万円、国費：70,600百万円] (整備新幹線整備事業費補助)

我が国の交通体系にあって、基幹的な高速輸送体系を形成する整備新幹線について、予定どおりの完成・開業を目指して着実に整備を進める。

整備新幹線の現状



整備新幹線の取扱いについて(政府・与党確認事項)(H23. 12. 26)

1. 基本的な考え方

- 財政規律に配慮して公共事業関係費に過度に依存せず、整備新幹線の貸付料収入を建設財源に活用。
- 事業ベースを調整し、多重的な輸送体系の確保等を考慮しつつ、各線区の適切な事業期間や開業時期を設定。
- 安定的な財源見通しを確保の上、収支採算性、投資効果、JRの同意、並行在来線の経営分離に関する沿線自治体の同意を満了し、各線区の課題の対応が示されていることを確認した際は、新たな区間を認可・着工。
- 厳しい財政制約を踏まえ、建設主体の自主財源の確保のための努力を継続。

2. 各線区の取扱い

新たな区間については、収支採算性と投資効果を改めて確認した上で、以下の条件が整い、かつ、各線区の課題(備考参照)について対応が示されていることを確認した区間から、所要の認可等の手続きを経て着工。

区間	認可・着工に先立ち満たすべき条件	想定完成・開業時期	備考
北海道新幹線 (新函館・札幌間)	・JR北海道の同意 ・並行在来線の経営分離に関する沿線地方自治体の同意	新青森・新函館間の開業(平成27年度末)から概ね20年後	青函共用走行区間の最高速度は当面140km/hとし、北海道内における最高設計速度は260km/h。
北陸新幹線 (白山総合車両基地・敦賀間)	・JR西日本の同意 ・並行在来線の経営分離に関する沿線地方自治体の同意	長野・白山総合車両基地間の開業(平成26年度末)から概ね10年強後	敦賀以西の整備のあり方については、以下のとおり整理。 ・財源の限界等から新たな3区間の事業完了まで、整備は難しいが、敦賀開業で、幹線交通の多重化等の機能を果たし得ることから、北陸経由の関東・関西を結ぶネットワークが概成。 ・敦賀乗換による旅客利便性の低下を回避することが求められるが、その対応について、JR西日本や関係地方自治体の意向を確認。
九州新幹線 (武雄温泉・長崎間)	・JR九州の同意	武雄温泉・長崎間を一体として、諫早・長崎間の着工から概ね10年後	現在建設中の武雄温泉・諫早間と新たな区間である諫早・長崎間を、一体的な事業(肥前山口・武雄温泉間の複線化含む)として扱い、軌間可変電車方式(標準軌)により整備。

② 整備新幹線建設推進高度化

[事業費：5,055 百万円、国費：5,055 百万円]
(整備新幹線建設推進高度化等事業費補助金)

整備新幹線の未着工区間における設計施工法等調査や整備新幹線の整備効果を高めるための軌間可変電車（フリーゲージトレイン）の技術開発調査などを行う。

<軌間可変電車（フリーゲージトレイン）とは>

○新幹線（標準軌 1,435mm）と在来線（狭軌 1,067mm）など、異なる軌間（ゲージ）を直通運転できるように、車輪の左右間隔を軌間に合わせて自動的に変換する電車。

<技術開発の目標>

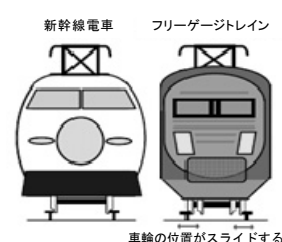
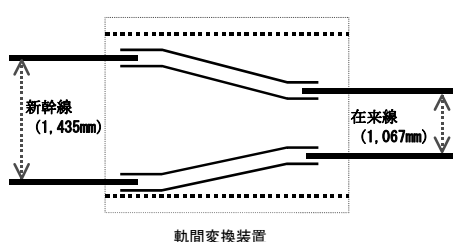
- ① 軌間変換性能：電動台車での安全な軌間変換
- ② 新幹線（標準軌）における走行性能：270km/h での高速安全・安定走行
- ③ 在来線（狭軌）における走行性能：
 - ・直線部において、130km/h での安全・安定走行
 - ・曲線部において、現行特急車両と同等の速度での安全・安定走行
- ④ 耐久走行試験による車両・地上設備の製作コスト及び保守コストの分析・検証

<現状>

- これまでの走行試験により、軌間変換性能、新幹線及び在来線での安全・安定走行性能が確認され、昨年 10 月、有識者で構成される評価委員会において「実用化に向けた基本的な走行性能に関する技術は確立している」と評価された。
- 現在は、残る課題である「車両・地上設備の製作コスト及び保守コストの分析、検証」のため、在来線（JR 四国予讃線）で耐久走行試験を実施中。また、更なる軽量化等を図った新たな試験車両を設計・製作中である。

<事業内容>

- 実用化に向けた技術開発の最終段階として、実際の営業走行を想定した耐久走行試験を実施するために必要な、新幹線と在来線の接続線の設置等を行う。



③ 北陸新幹線の開業に合わせた交通結節点機能の強化

[事業費：10,609百万円の内数、国費：1,548百万円の内数]

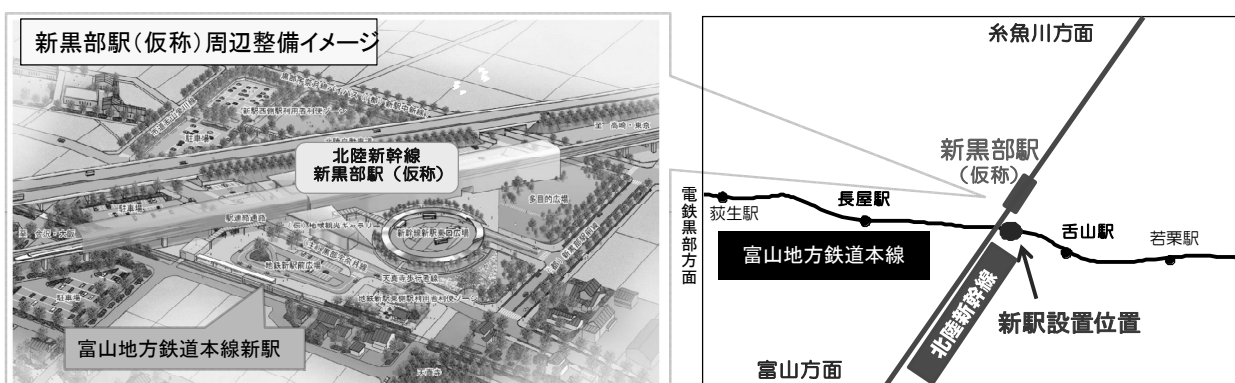
(幹線鉄道等活性化事業費補助(連携計画事業))

整備新幹線の開業効果を周辺地域に広く波及させるため、平成26年度末の北陸新幹線の新規開業に合わせて、地域の鉄道の新幹線乗継駅の新設等を支援し、交通結節点機能の強化を図る。

・富山地方鉄道本線の新駅設置

黒部市公共交通戦略推進協議会の協議を経て策定された総合連携計画に基づき、北陸新幹線新黒部駅(仮称)開業に合わせて、黒部市中心部や観光地とのアクセス拠点となる富山地方鉄道本線の新駅を設置。

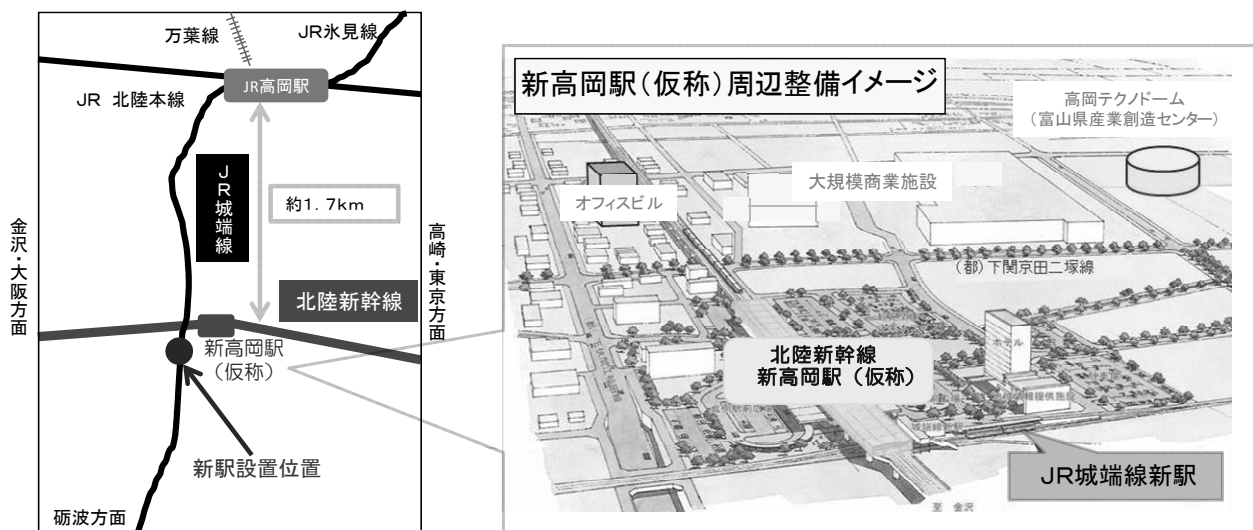
<平成26年度完了予定>



・JR西日本城端線の新駅設置

城端・氷見線活性化推進協議会の協議を経て策定された総合連携計画に基づき、北陸新幹線新高岡駅(仮称)開業に合わせて、高岡市中心部とのアクセス拠点となるJR西日本城端線の新駅を設置。

<平成26年度完了予定>



(2) 中央新幹線に関する調査等

① 中央新幹線に関する調査

[国費:250百万円の内数]
(新線調査費等補助金)

中央新幹線に関して、東日本大震災を踏まえた土木構造物の地震対策や大深度地下での安全・防災対策の更なる検討・検証を行うなど、技術的な基準の見直しに必要となる調査を行う。

② 超電導技術高度化等

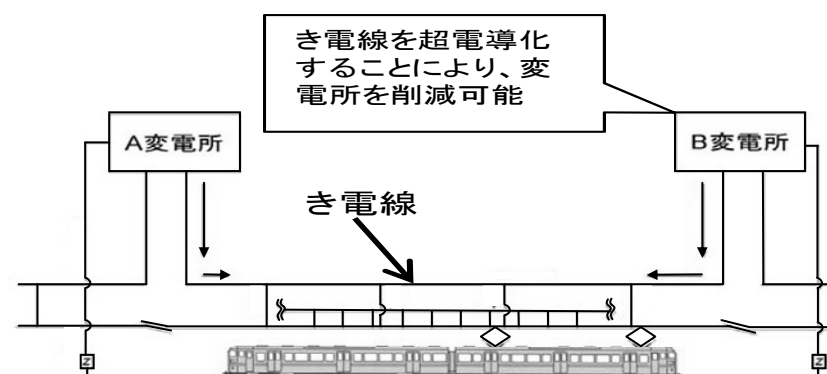
[事業費:947百万円、国費:277百万円]
(鉄道技術開発費補助金)

超電導技術を活用した更なるコスト低減や省エネルギーに有効な超電導ケーブルの技術開発等を行う。

【実施開発例】

超電導ケーブルの技術開発

変電所から電車に電力を供給するき電線では、電気抵抗により送電時に電圧が低下するため、き電線を超電導状態(電気抵抗がゼロ)とした超電導ケーブルの技術開発を行う。



※変電所1箇所新設する場合、機器の費用で約3億円必要(用地費等を除く)

(3) 幹線鉄道の高速化・利便性向上に向けた調査

[国費:135百万円の内数]
(鉄道整備等基礎調査委託費)

在来幹線鉄道は、地域間の連携強化や地域の活性化を図る上で、重要な役割を果たす一方、利用者からは高速化や利便性の向上が求められている。そこで、全国の鉄道ネットワークの現状について整理した上で、真に必要な施策に重点化を図り、利用者のニーズに応じていくために必要な調査を行う。

3. 都市鉄道ネットワークの利便性の向上

(1) 都市鉄道ネットワークの改善

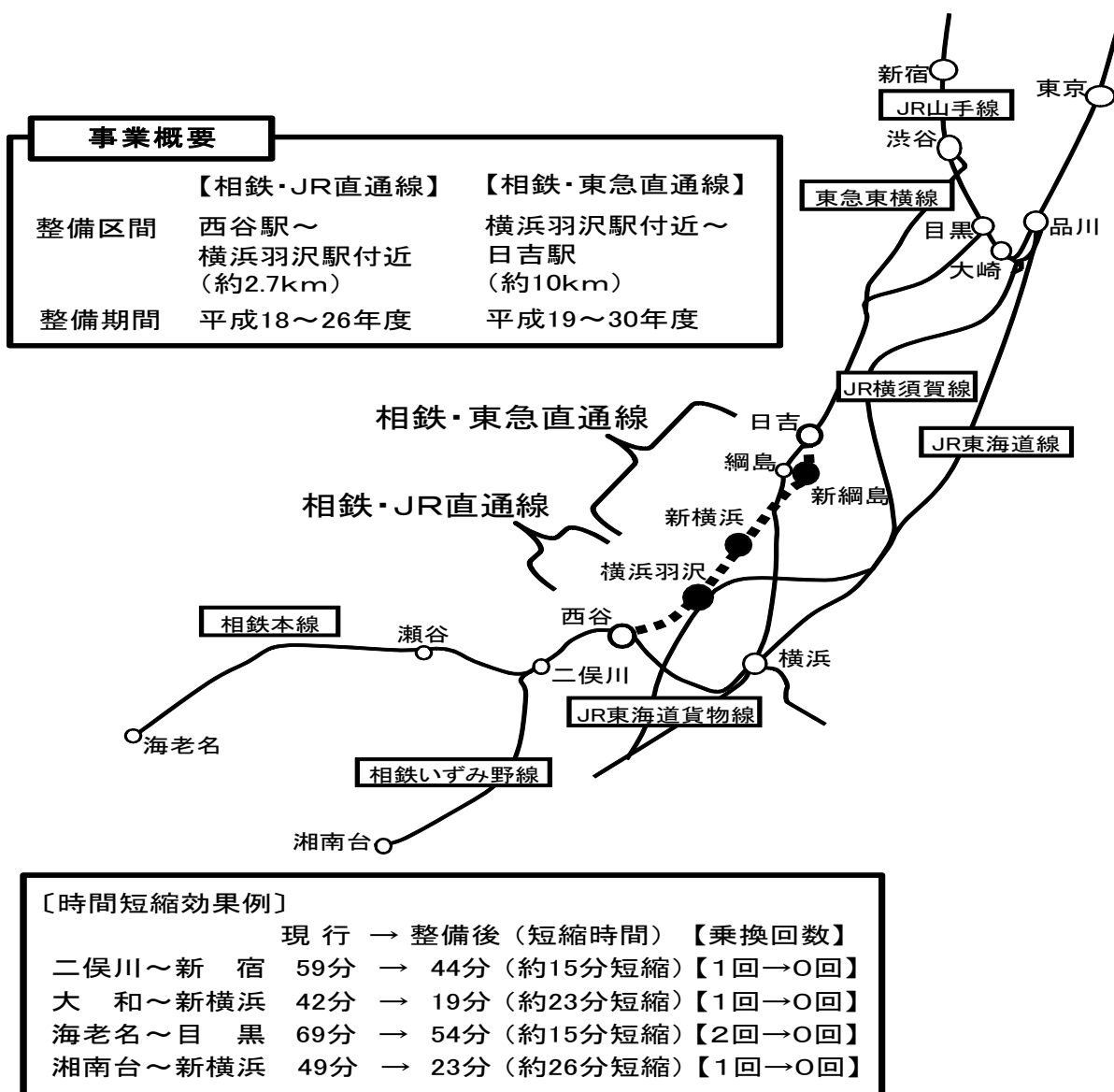
既存の都市鉄道ネットワークを有効活用しながら、投資効果の高い大都市圏における連絡線の整備や相互直通化、鉄道駅を中心とした交通ターミナル機能の向上等に重点投資する他、地下高速鉄道、輸送障害対策等の整備を推進し、これらの利便性向上施策を通じて、公共交通の利用を促進し、都市・地域構造の低炭素化を推進する。

① 既存の都市鉄道網を活用した相互直通化

【事業費：18,423百万円、国費：6,141百万円】

(都市鉄道利便増進事業費補助(速達性向上事業))

相当程度拡充してきた都市鉄道ネットワーク(既存ストック)を有効活用し、利用者利便の増進を図るため、連絡線の整備、相互直通化(相鉄・JR、相鉄・東急)を行い、速達性の向上を推進する。



② 地下高速鉄道ネットワークの充実

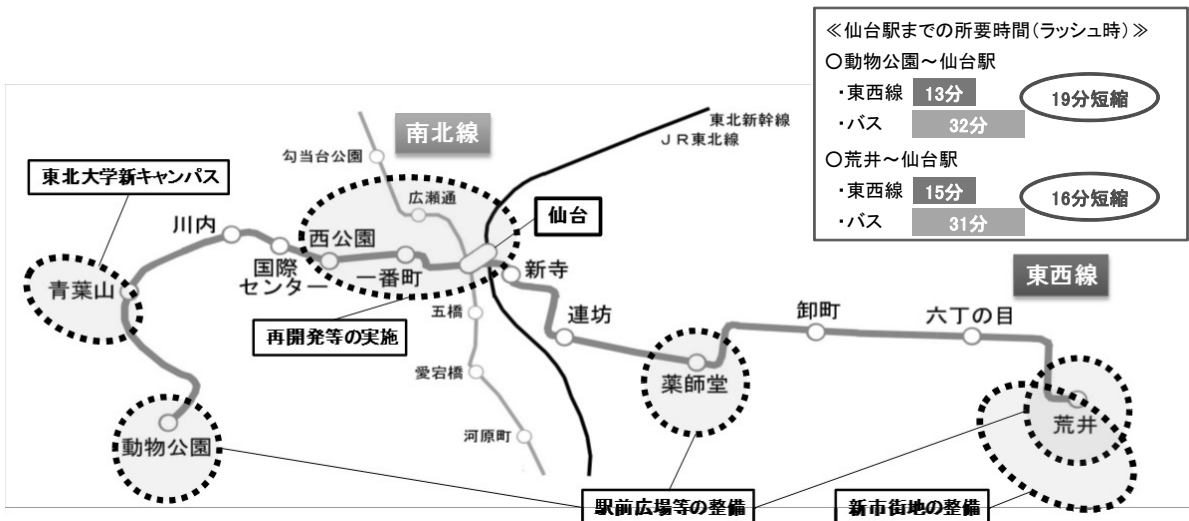
〔事業費：38,667百万円の内数、国費：15,067百万円の内数〕
 (都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道))

大都市圏における通勤・通学混雑の緩和、沿線地域の活性化、公共交通の利用促進による都市構造の低炭素化等を図るため、地下高速鉄道ネットワークの充実を推進する。

《新線建設》

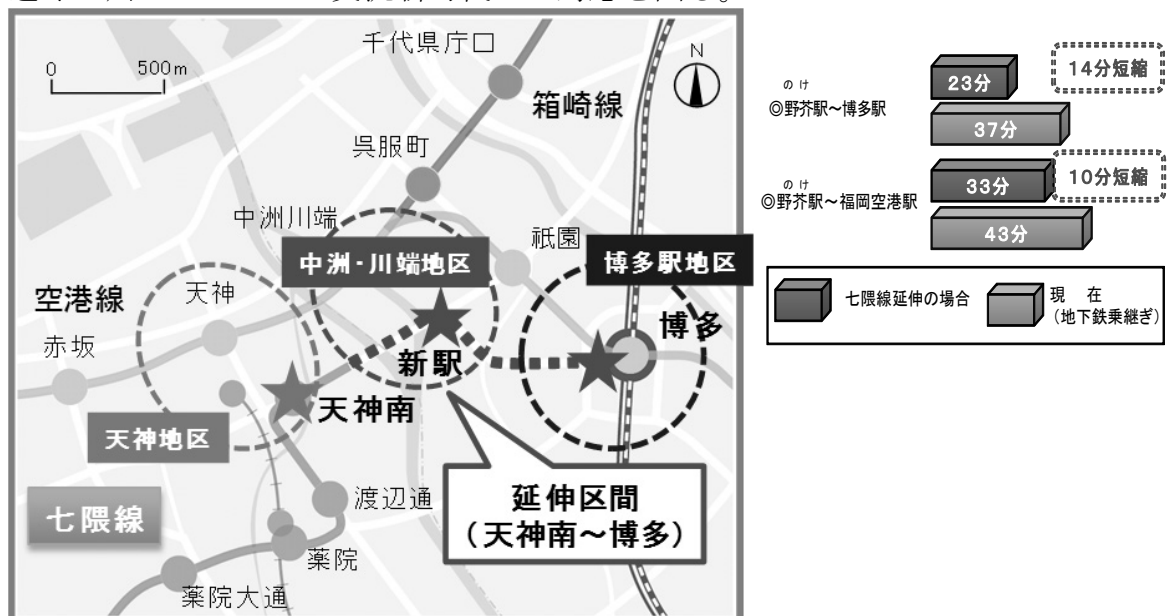
【仙台市東西線の整備】(平成27年度開業予定)

仙台都市圏の東西軸となる地下高速鉄道(東西線)を整備し、地下鉄南北線とJR線に結節させることにより、仙台市内の東西南北における拠点間の連携を高め、都市機能の充実とコンパクトシティの形成を図る。



【福岡市七隈線の延伸整備】(平成32年度開業予定)

福岡市の二大核である「天神地区」と「博多駅地区」を結ぶとともに「中洲・川端地区」に中間駅が設置される七隈線の延伸整備を通じ、都心部における慢性的な交通渋滞等の全市的な交通課題や環境問題への対応及び九州新幹線の全線開通や九州・アジアとの交流新時代への対応を図る。



③ 貨物鉄道の旅客線化

[事業費：10,609百万円の内数、国費：1,548百万円の内数]
(幹線鉄道等活性化事業費補助(旅客線化))

既存ストックを有効活用しつつ、沿線地域の通勤・通学輸送を確保するとともに、駅等交通結節点を中心とした沿線地域の都市機能の向上・活性化を図る観点から、大都市圏における貨物鉄道線を旅客線化し、効率的な鉄道整備を推進する。

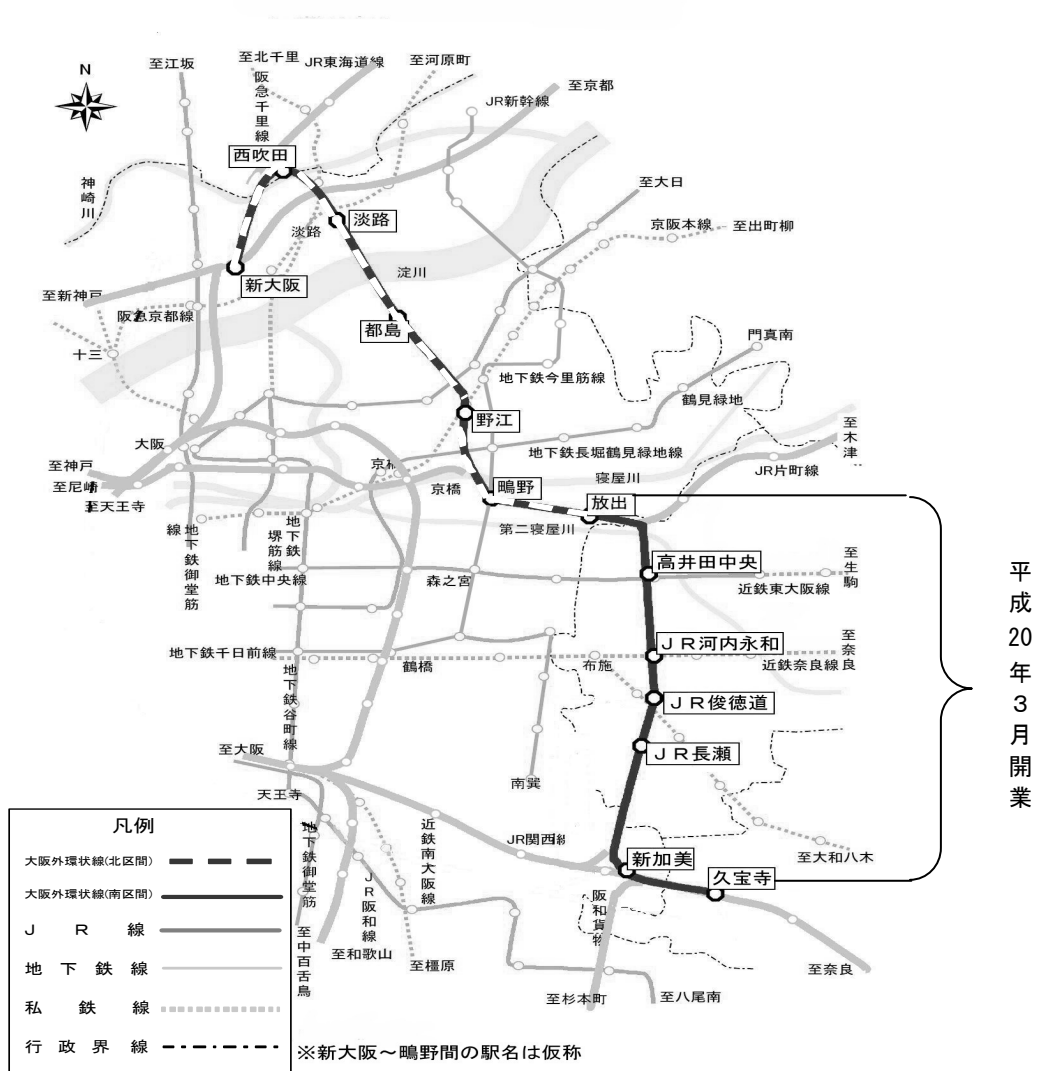
【大阪外環状線(おおさか東線)】

大阪外環状線(おおさか東線)(新大阪～久宝寺：21.9km)は、住工混在地区である大阪市外縁部において環状路線を形成する城東貨物線を旅客線化することにより、開発の遅れている沿線の再活性化、既設路線との結節による鉄道ネットワークの形成及び既設路線の混雑緩和を図ろうとするものである。

北区間(新大阪～放出)平成30年度開業予定

(南区間(放出～久宝寺)平成20年3月開業)

大阪外環状線(おおさか東線)路線図

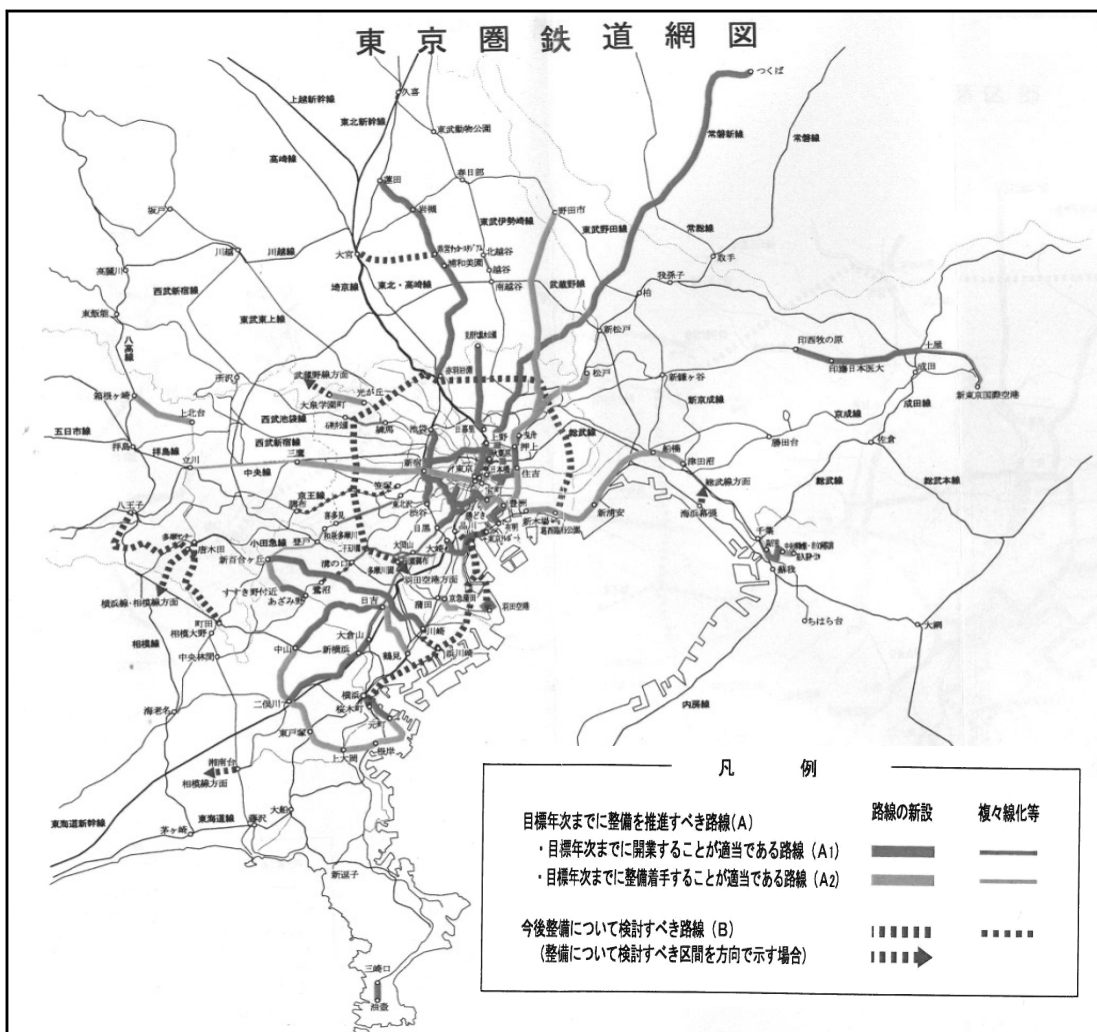


④ 次期答申に向けた東京圏における望ましい都市鉄道のあり方に関する調査等

[国費：135百万円の内数]
(鉄道整備等基礎調査委託費)

東京圏における都市鉄道は、我が国の国際競争力の強化等を図る上で引き続き必要不可欠な役割を担うことから、時代の変化を見据えた「運輸政策審議会答申第18号(平成12年1月)」に替わる新たな答申に向けた東京圏における望ましい都市鉄道のあり方に関する調査を行う。また、「近畿地方交通審議会答申第8号(平成16年10月)」で示された近畿圏における鉄道ネットワーク等の今後の方向性の検討に関する調査を行う。

【18号答申整備計画図(新設・複々線化)】



(2) 大規模な輸送障害への対策の推進

[事業費： 38,667百万円の内数、国費： 15,067百万円の内数]

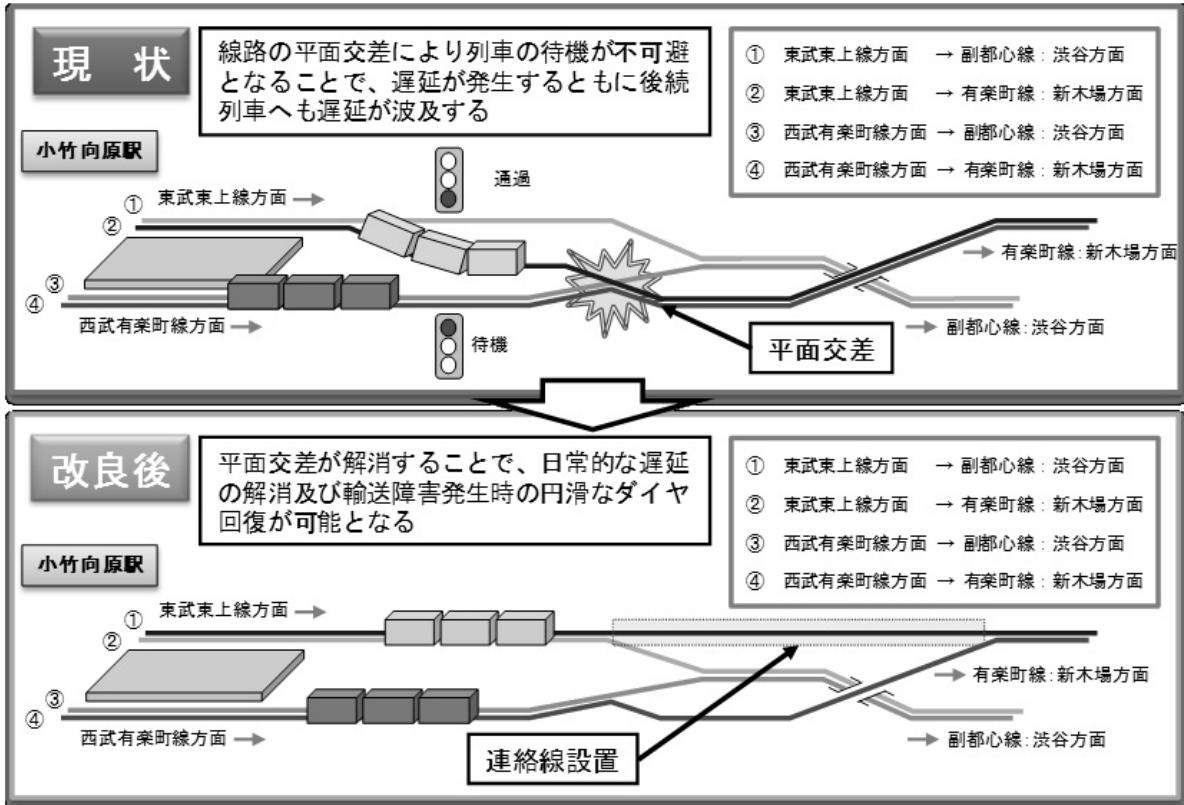
(都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道))

高密度ダイヤの設定や相互直通運転化に伴う慢性的な列車遅延の増加等に対処するため、折返施設等の整備を推進する。

【事業例：小竹向原駅】(平成28年度完了予定)

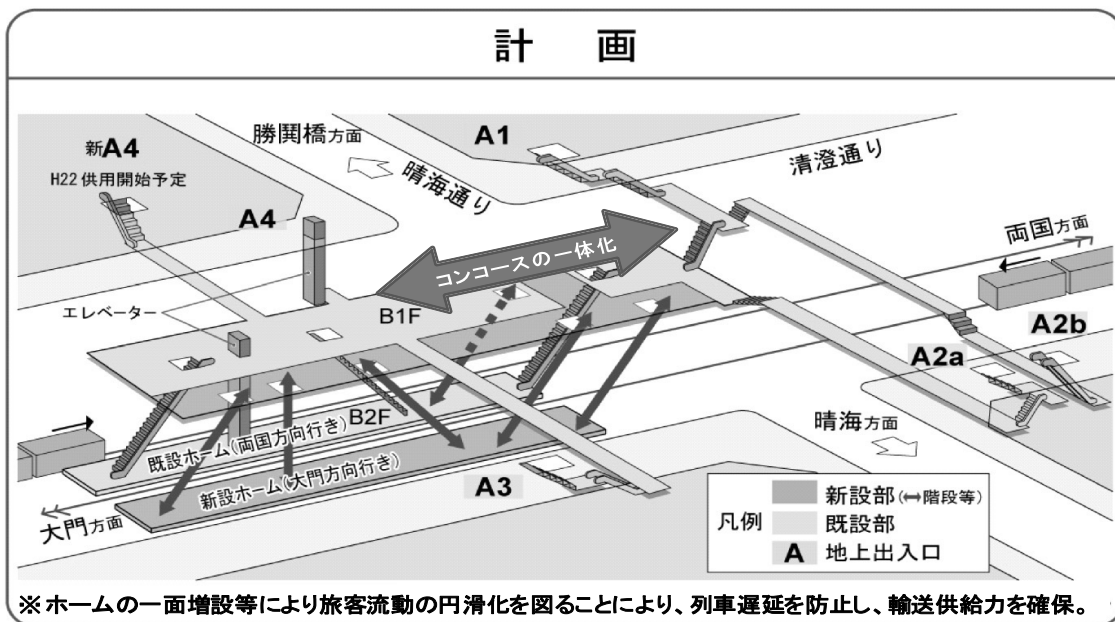
○事業内容：相互直通運転箇所における平面交差の立体交差化工事等

※平成25年3月に副都心線と東横線の相互乗り入れを予定



【事業例：勝どき駅】(平成27年度完了予定)

○事業内容：ホームの一面増設、コンコースの一体化等



※ホームの一面増設等により旅客流動の円滑化を図ることにより、列車遅延を防止し、輸送供給力を確保。

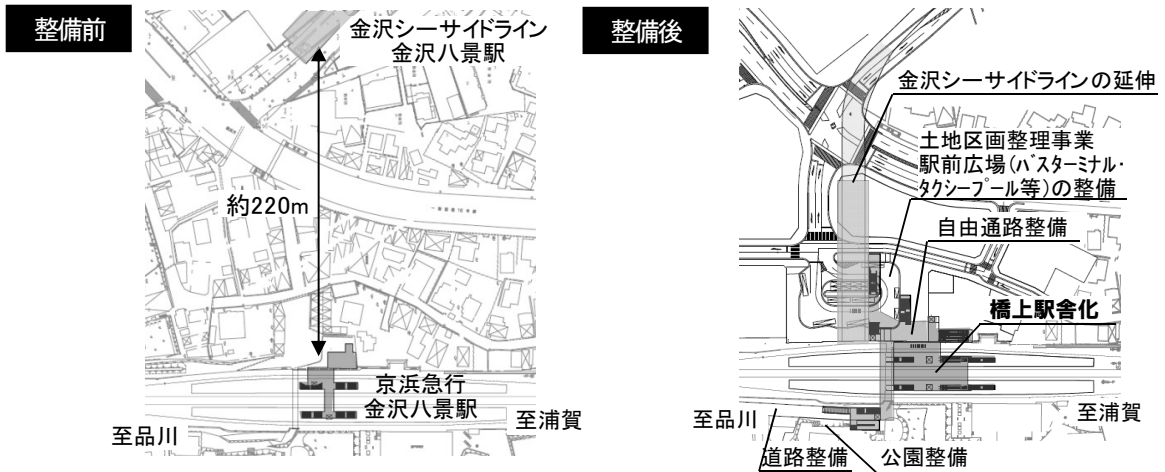
(3) 鉄道駅の総合的な改善

[事業費：2,590百万円、国費：558百万円]
(鉄道駅総合改善事業費補助)

・まちづくりと一体となった駅の総合的な改善（総合改善事業）

鉄道利用者の安全性や利便性の向上を図るために、市街地再開発事業、土地区画整理事業、自由通路の整備等都市側の事業と一体的に鉄道駅のホームやコンコースの拡幅等を行い、駅機能を総合的に改善する。

○金沢八景駅（京浜急行電鉄）、甲子園駅（阪神電気鉄道）、京急蒲田駅（京浜急行電鉄）



金沢八景駅

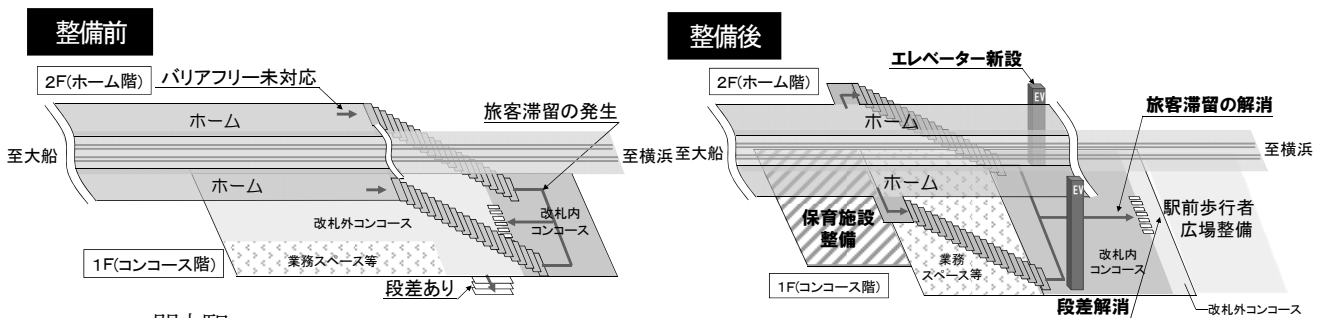
太字：鉄道駅総合改善事業

駅周辺の土地区画整理事業、金沢シーサイドラインの延伸、自由通路整備と一体的に駅舎の橋上化を行うことにより、乗換動線の整備による旅客流動の円滑化や鉄道利用者の利便性の向上を図る。

・駅空間の高度化（コミュニティ・ステーション化）（連携計画事業）

人にやさしく活力ある都市の実現をめざし、既存の鉄道駅の改良と一体となって、地域のニーズにあった保育施設等の生活支援機能を有する鉄道駅空間の高度化（コミュニティ・ステーション化）を図る。

○関内駅（JR東日本）



関内駅

関内駅北口において、駅周辺との段差解消やエレベーターの新設、改札口の移設等を実施することにより、円滑な旅客動線の確保やバリアフリー化等、鉄道利用者の利便性の向上を図るとともに、保育施設を整備することにより、駅機能の高度化を図る。

Ⅲ－２ 持続可能な社会の実現

1. 地域鉄道の活性化と安全の確保

(1) 地域鉄道の安全な輸送の維持

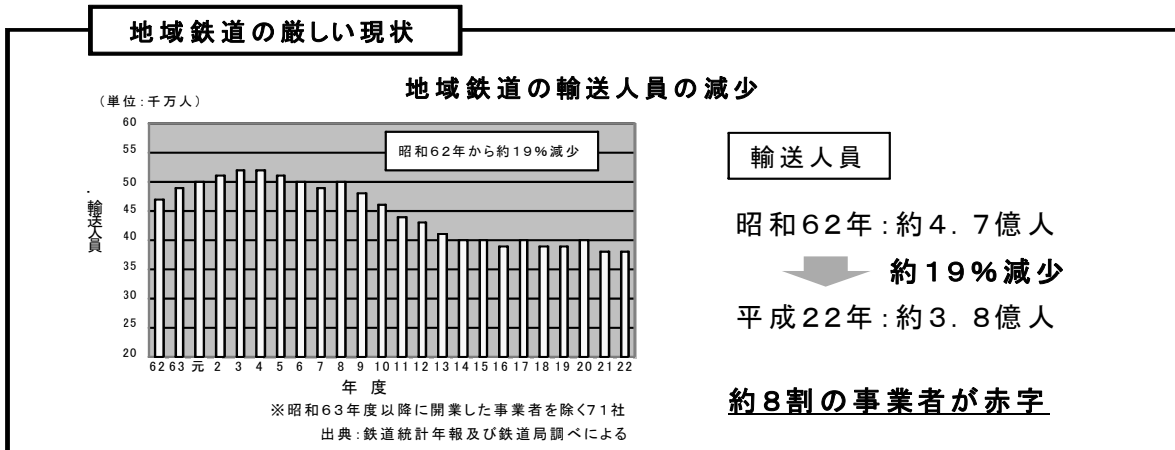
[国費：34,058 百万円（うち復興庁要求分 2,980 百万円）の内数]
 （地域公共交通確保維持改善事業）

生活交通の存続が危機に瀕している地域等において、地域の特性・実情に最適な移動手段が提供され、また、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動に当たっての様々な障害（バリア）の解消等がされるよう、地域公共交通の確保・維持・改善を支援する。その一環として、経営環境が厳しい地域鉄道事業者が行う安全な輸送の維持のために必要な設備の整備等に対する支援を行う。（下記の（※）の事業について、地域協働による取組みの支援を一部拡充）。

『地域公共交通確保維持改善事業』
 ～生活交通サバイバル戦略～
25年度概算要求額 341 億円

地域公共交通確保維持事業
<ul style="list-style-type: none"> ・ 存続が危機に瀕している生活交通のネットワークについて、地域のニーズを踏まえた最適な交通手段であるバス交通、デマンド交通、離島航路・航空路の確保維持のため、地域の多様な関係者による議論を経た地域の交通に関する計画等に基づき実施される取組みを支援 ○ 都道府県を主体とした協議会の取組みを支援 : 地域をまたがる幹線バス交通ネットワーク〔※〕、離島航路〔一部拡充〕・離島航空路の確保・維持 等 ○ 市町村を主体とした協議会の取組みを支援 : 幹線バス交通等幹線交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通等の確保・維持 等 ○ 東日本大震災被災地域における幹線バス交通ネットワーク等の確保・維持の取組について、特例措置により支援〔注〕
地域公共交通バリア解消促進等事業
<ul style="list-style-type: none"> ・ バス、タクシー、旅客船、鉄道駅、旅客ターミナルのバリアフリー化等を支援 ・ 地域鉄道の安全性向上に資する設備整備等を支援〔※〕 （鉄道事業再構築事業に対する支援制度を拡充） ・ バリアフリー化されたまちづくりの一環として、LRT、BRT、ICカードの導入等公共交通の利用環境改善を支援
地域公共交通調査等事業
<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域の公共交通の確保・維持・改善に資する調査の支援 ・ 地域ぐるみの利用促進に資する取組みを支援〔※〕 ・ 東日本大震災被災地域における地域内の生活交通の確保・維持のあり方について、特例措置により支援〔注〕〔一部拡充〕

〔注〕東日本大震災の被災地域におけるバス交通等生活交通の確保・維持のため、復旧・復興対策に係る経費として、復興庁に計上される30億円を含む。



地域鉄道の安全性向上

安全な鉄道輸送を確保するために地域鉄道事業者が行う安全性の向上に資する設備の整備等を支援。

【補助対象者】 鉄軌道事業者

【補助対象設備】

軌道改良、落石等防護設備、ATS、列車無線設備、防風設備、橋りょう、トンネル、車両の更新 等



軌道改良



車両の更新



ATS

(2) 地域鉄道の利便性の向上 (コミュニティ・レール化)

[事業費：10,609百万円の内数、国費：1,548百万円の内数]

(幹線鉄道等活性化事業費補助 (連携計画事業))

地域鉄道を取り巻く厳しい状況を踏まえ、潜在的な鉄道利用ニーズが大きい地方都市やその近郊の路線等について、地域公共交通活性化・再生法に基づく総合連携計画の枠組みを活用して、地域鉄道の利用促進を図るべく、利便性向上のための施設整備に対し支援を行う。

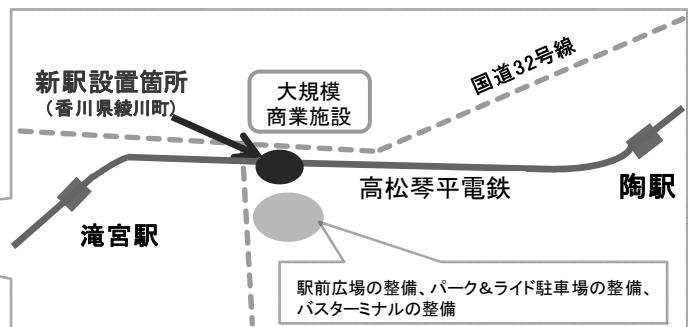
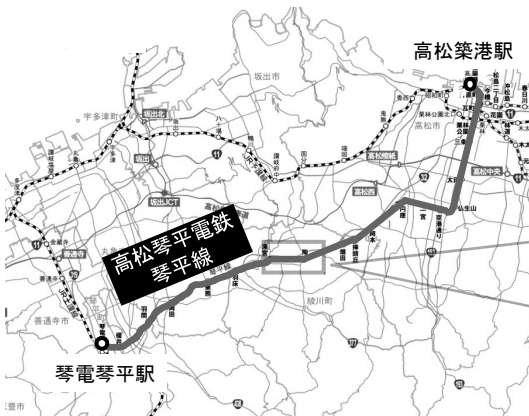
・連携計画事業の事業例 (高松琴平電気鉄道)

事業内容

ことでん活性化協議会の協議を経て策定された総合連携計画に基づき、高松琴平電気鉄道琴平線の^{すえ}陶駅、^{たきのみや}滝宮駅間に新駅を設置し、駅を中心とした新たなまちづくりを行う。

※一体的に実施する利用促進施策
駅前広場の整備、パーク&ライド駐車場の整備、バスターミナルの整備

<平成25年度完了予定>



3. 鉄道におけるバリアフリー化の推進

[国費：31,078百万円の内数] (地域公共交通確保維持改善事業)

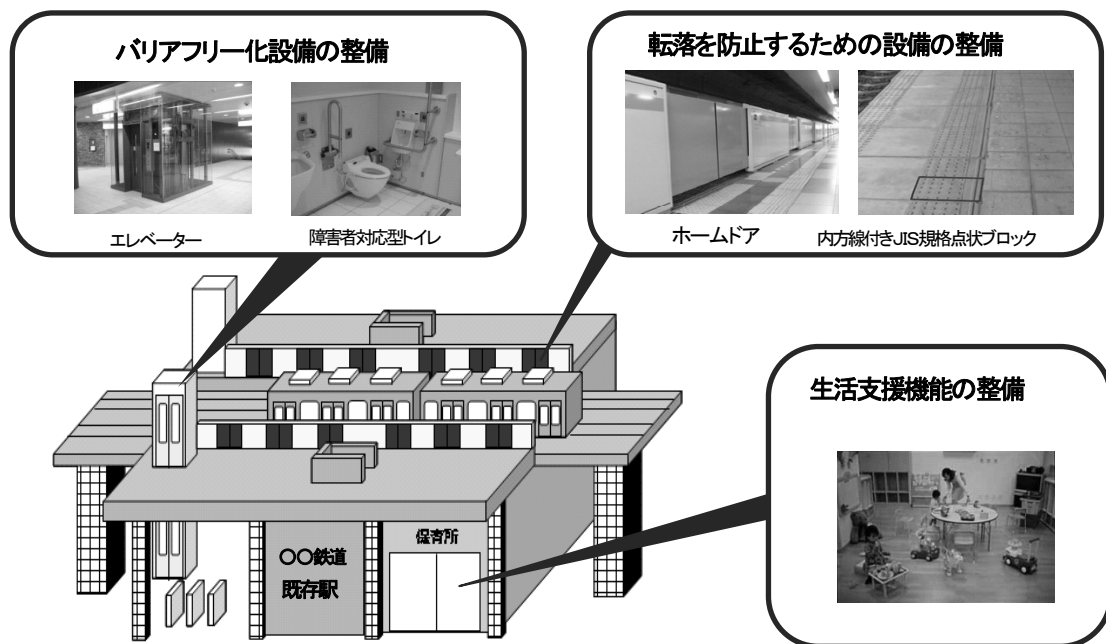
[事業費：38,667百万円の内数、国費：15,067百万円の内数]

(都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道))

駅のバリアフリー化については、平成32年度末を目標とする基本方針に基づき、既存の鉄道駅において、エレベーター等の設置による段差の解消、視覚障害者の転落を防止するための設備の整備、障害者対応型トイレの設置等を、国・関係地方公共団体・鉄道事業者等の関係者一体の取組みにより推進する。

また、既存の鉄道駅等に保育施設等の生活支援機能を併設する利用環境の改善を図る「コミュニティ・ステーション化」を推進する。

上記取組みについては、平成23年度から創設された「地域公共交通確保維持改善事業」により支援を行う。



基本方針

- 1日当たり平均利用者3,000人以上の駅を平成32年度までに原則として全てバリアフリー化
この場合、地域の要請・支援の下、駅の構造等の制約条件を踏まえ可能な限り整備
- ホームドア・可動式ホーム柵について鉄道のサービス面、技術面、コスト面の課題を総合的に勘案した上で優先的に整備すべき駅を検討し、地域の支援の下、可能な限り設置を促進

Ⅲ-3 世界における日本のプレゼンスの強化

鉄道システム・技術の海外展開

※上記を含む「官民連携による海外交通プロジェクトの推進」予算額

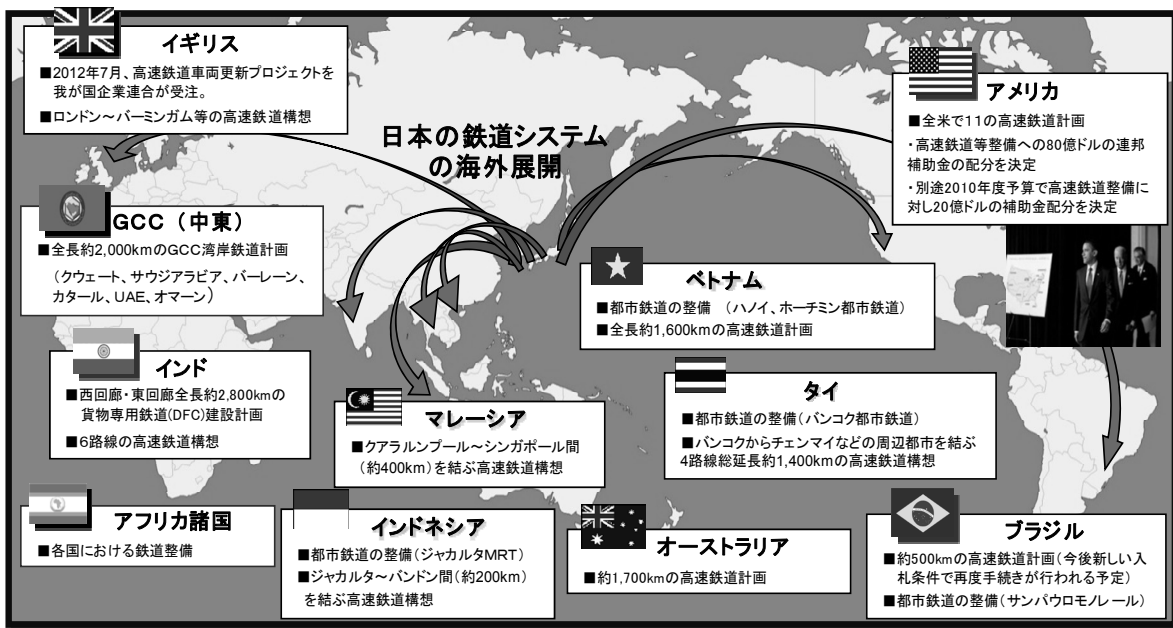
[国費：1,360百万円の内数]

現在、米国やブラジル、ベトナムを始めとする多くの国が国家プロジェクトとして鉄道整備を積極的に検討、推進しており、鉄道関連産業については、海外市場において大きな成長が見込まれている。

「新成長戦略」（平成22年6月閣議決定）には、二国間関係の強化に貢献するとともに、我が国鉄道技術の継承・発展及び鉄道関連産業の国際競争力の向上と成長を図り、我が国の成長の牽引力としていくため、我が国鉄道システムの海外展開の重要性が示されている。

これを受け、官民挙げてオールジャパンで取り組んできた一つの成果として、平成24年7月に、我が国企業連合が英国鉄道史上最大規模の車両調達案件を受注した。

さらに、平成24年7月に閣議決定された「日本再生戦略」においても、鉄道をはじめとしたパッケージ型インフラ海外展開は、重要施策の一つとして位置付けられていることから、官民連携によるトップセールス、案件形成・コンソーシアム形成の支援、我が国鉄道技術規格の国際標準化と相手国スタンダードの確保、高速鉄道整備を計画している国における技術基準作成の推進、海外鉄道案件に対する発注コンサルティングの育成・確保等に一層強力に取り組む。



世界の潮流

- ◆ CO2排出量の少ない効率的な輸送機関として世界各国が鉄道に注目
- ◆ 省エネルギー性、安全、安定、高頻度、大量輸送等の面で優れた我が国鉄道システムに対する国際的な期待
- ◆ 多くの国が国家プロジェクトとして鉄道整備を積極的に検討、推進し、ハイレベルで国際協力の要請

新成長戦略 (H22.6 閣議決定)
日本再生戦略 (H24.7 閣議決定)

官民連携のもとで我が国鉄道システムの海外展開を積極的に推進

政治のリーダーシップによる官民一体となったトップセールスやシンポジウムの開催等

【注】国土交通省政務三役によるもののみ列挙

○米国

- ・大臣主催等による高速鉄道セミナーを3回開催
→ワシントンDC(平成22年1月)、シカゴ(平成22年6月)、カリフォルニア(平成23年1月)
- ・大臣がJR・メーカーの代表者とともに訪米し、米運輸長官等と会談(平成22年4月)
- ・副大臣が訪米し、カリフォルニア州知事等と会談(平成23年9月)
- ・副大臣が訪米し、米運輸副長官等の要人と会談(平成24年7月)
- ・要人訪日時に、大臣会談及び新幹線の試乗等を実施
→運輸長官(平成22年5月)、カリフォルニア州知事(平成22年9月)、ミネソタ州知事(平成22年9月)、ロサンゼルス市長(平成23年12月)等

○ブラジル

- ・政務官が総理特使としてブラジルを訪問し、副大統領等と会談(平成22年1月)

○ベトナム

- ・大臣がJR・メーカーの代表者とともにベトナムを訪れ、副首相や交通運輸大臣と会談(平成22年5月)
- ・副大臣がベトナムを訪れ、交通運輸大臣と会談(平成22年12月)
- ・副首相訪日時に、大臣会談を実施(平成23年5月)
- ・首相訪日時に、大臣会談及び新幹線の試乗を実施(平成23年10,11月)

○英国

- ・副大臣が訪英し、運輸閣外大臣と会談(平成22年5月)
- ・政務官が訪英し、運輸政務官と会談(平成22年11月)
- ・運輸大臣訪日時に、大臣会談及び新幹線の試乗等を実施(平成23年9月)

○インド

- 大臣が訪印し、鉄道大臣等と会談するとともに、高速鉄道セミナーを開催(平成24年1月)
- 副大臣が訪印し、鉄道閣外大臣等の要人と会談(平成24年4月)

官民連携による案件形成・コンソーシアム形成の支援

- ・構想段階から、日本の鉄道システムをベースとしたプロジェクト提案を官民連携の下で積極的に実施

我が国鉄道技術・規格の国際標準化と相手国スタンダード獲得

- ・国際標準化機関への積極的な参画、我が国提案への賛同国増加に向けた働きかけ、各国での日本規格の採用に向けた働きかけを強化

米国等の高速鉄道整備を計画している国における技術基準作成の推進

- 米国における高速鉄道の技術基準策定に係る日米定期協議(平成22年6月～)
 - ・平成22年5月に日米の大臣間で合意した鉄道当局間の定期協議を開催し、米国における高速鉄道の技術基準策定に協力

海外鉄道案件に対する発注コンサルティング能力の育成・確保

(この冊子は、再生紙を使用しています。)